E66
872

E66 .Y2

В. А. ПАНАЕВЪ.

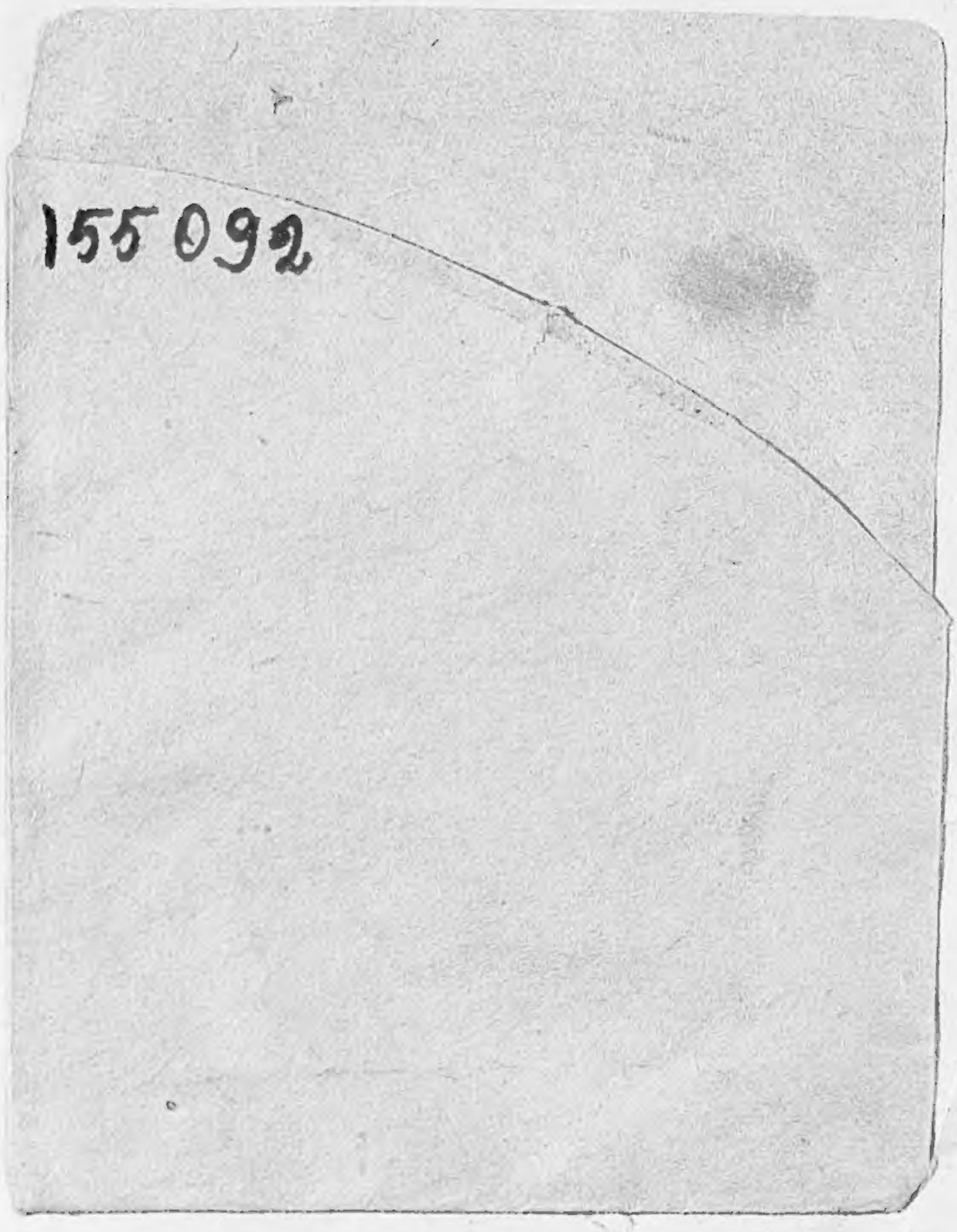
ЧЕТЫРЕ МИНИСТРА

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

1833—1869 ГГ.

Графъ Толь, графъ Клейнмихель, генералъ-адъютантъ Чевкинъ и инженеръ-генералъ Мельниковъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія В. В. Комарова. Невскій, № 138—140.
1889.


155092

Е 66
872
47
-16

В. А. ПАНАЕВЪ.

ЧЕТЫРЕ МИНИСТРА

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

1833—1869 ГГ.

Графъ Толь, графъ Клейнмихель, генералъ-адъютантъ Чевкинъ и инженеръ-генералъ Мельниковъ.

ПРОСМОТРЕНО

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія В. В. Комарова. Невскій, № 138—140.
1889.

ПРОСМОТРЕНО
Фундаментальная Библиотека Н. Ф. Л. И.

Дозволено цензурою.—С.-Петербургъ, 15 мая 1889 г.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА РСФСР
27000 1996 г.
М

ЧЕТЫРЕ МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ 1833—1869 ГГ.

Графъ Толь, графъ Клейнмихель, генералъ-адъютантъ Чевкинъ и инженеръ-генералъ Мельниковъ.

Вскорѣ послѣ катастрофы 17 октября, прошедшаго, 1889 года, въ печати было высказано мнѣніе, что, предъ вступленіемъ генералъ-адъютанта Посьета въ должность Министра Путей Сообщенія, вѣдомство это было дезорганизовано цѣлымъ рядомъ предшествующихъ министровъ, и при этомъ назвали гр. Клейнмихеля—«писаремъ», а Мельникова—«ничтожествомъ».

Такое рѣзкое осужденіе могло вытекать или отъ полнаго невѣдѣнія, или отъ извѣстной тенденціозности. Долгъ передъ правдой побуждаетъ меня отвѣтить на означенное осужденіе, и если этотъ отвѣтъ является не вскорѣ послѣ высказанныхъ въ печати упомянутыхъ взглядовъ, то тому были причины, отъ меня независящія. Впрочемъ, возстановленіе истины никогда не поздно, въ особенности если оно касается людей, сошедшихъ уже въ гробъ.

Осужденіе прежнихъ министровъ было сдѣлано въ нѣсколькихъ строкахъ, а мнѣ, для очищенія людей отъ этого осужденія, пришлось написать объемистую статью, такъ какъ голословное, безъ доказательствъ, опроверженіе сдѣланнаго осужденія не имѣло бы никакого значенія.

Я находился въ вѣдомствѣ Путей Сообщенія съ 1840 по 1870 годъ, т. е. 30 лѣтъ. Такимъ образомъ мнѣ были извѣстны четыре министра: Графъ Толь Графъ Клейнмихель, Чевкинъ и Мельниковъ, т. е. были извѣстны тѣ министры, которые составляютъ гордость Россіи, лица, извѣстныя всѣмъ и всюду по своимъ талантамъ и уму; лица, ознаменовавшія свою дѣятельность огромными результатами для государства; лица, которыхъ, поистинѣ, можно назвать государственными людьми и которые займутъ блестящую страницу въ исторіи развитія нашего отечества.

Какъ очевидецъ и дѣятель, я выскажу мое воззрѣніе на вышеозначенныхъ министровъ.

E66 —
872

ГРАФЪ ТОЛЬ.

Графъ Толь—герой 12-го года и взятія Варшавы, былъ, какъ извѣстно, однимъ изъ самыхъ образованнѣйшихъ людей своего времени. Не смотря на это, сознавая, что онъ не спеціалистъ въ инженерномъ дѣлѣ, онъ избралъ себѣ товарищемъ одного изъ самыхъ талантливыхъ инженеровъ, подходящаго къ такому званію по чину. Затѣмъ, онъ выбралъ двухъ лицъ, молодыхъ, и, убѣдившись въ ихъ познаніяхъ, талантѣ и рыцарской честности, Мельникова и Крафта, отправилъ ихъ за-границу, въ Европу и Америку, для изученія желѣзныхъ дорогъ, дабы, по возвращеніи ихъ, поручить имъ устройство нынѣшней Николаевской дороги. По возвращеніи этихъ лицъ, рѣшенъ былъ вопросъ о постройкѣ дороги и они были отправлены на изысканія.

Графъ Толь обращалъ особое вниманіе на институтъ Путей Сообщенія, т. е. на разсадникъ инженеровъ. Привлекая туда наилучшихъ профессоровъ по всѣмъ отраслямъ, институтъ при немъ достигъ своего апогея и стоялъ не только не ниже Политехнической Парижской школы съ ея спеціальностями, давшей столько знаменитыхъ людей по всѣмъ отраслямъ, составляющихъ гордость Франціи, но даже — выше ее; ибо въ то время профессорами по математикѣ и связанными съ нею науками были: геніальный Остроградскій, Буняковскій, Чижовъ, Гессъ и Купферъ, академики разныхъ академій, словомъ сказать, европейскія знаменитости. Изъ инженеровъ Путей Сообщенія профессорами были: Мельниковъ—

впослѣдствіи строитель Николаевской дороги, затѣмъ Министръ Путей Сообщенія. Кербедзъ, котораго знаетъ вся Европа: онъ первый въ Европѣ построилъ мостъ (Николаевскій) чрезъ большую, быструю рѣку, при такой глубинѣ, при каковой не было устроено до того ни одного моста въ Европѣ, и эта исключительная постройка тѣмъ болѣе замѣчательна, что она была исполнена тогда, когда ни о кессонахъ, ни о заводахъ, могущихъ фабриковать ихъ, не было и помину, а потому быки моста устроены изъ бетона, на сваяхъ. Севастьяновъ—извѣстенъ въ математической литературѣ, какъ первый пропагандистъ, у насъ въ Россіи, науки начертательной геометріи со всѣми къ ней приложеніями. Волковъ—составилъ курсъ строительнаго искусства и преподавалъ этотъ предметъ въ институтѣ, по оставленіи котораго переселился въ Парижъ, гдѣ писалъ по предмету животнаго магнетизма и впослѣдствіи много писалъ по предмету политической экономіи. Полонскій—особеннымъ образомъ преподавалъ элементарную математику, чѣмъ давалъ необыкновенно твердую основу и отчего слушаніе курсовъ высшаго математическаго анализа въ послѣдующихъ классахъ значительно облегчалось; дай Богъ, если бы нынѣ можно было встрѣчать такихъ профессоровъ элементарной математики. Янушевскій—съ обширнымъ высшимъ математическимъ образованіемъ, читалъ статику и астрономію съ паразительно яснымъ изложеніемъ. Ястржембскій—авторъ изданной имъ прикладной механики; читалъ строительную механику и построеніе мостовъ и дорогъ. Добронравовъ—тоже авторъ прикладной механики и другихъ математическихъ сочиненій, изданныхъ въ свое время. Евреиновъ—замѣчательно хорошо читавшій низшую и высшую геодезіи и образовавшій за это время искусныхъ людей для геодезическихъ работъ. Баландинъ—сдѣлался извѣстенъ впослѣдствіи по множеству обширныхъ статистическихъ своихъ трудовъ, скрывая постоянно свое имя. Комаровъ—весьма талантливый преподаватель извѣстнаго отдѣла строительнаго искусства; переселившись впослѣдствіи въ

Парижъ, издавалъ тамъ одно время инженерный журналъ. Языковъ—авторъ военной исторіи, которую, будучи инженеромъ Путей Сообщенія, читалъ, однако, въ военной академіи, а въ институтѣ читалъ стратегію, фортификацію и артиллерію. Глуховъ—одинъ изъ авторовъ извѣстной, чрезвычайно полезной памятной книжки для инженеровъ; читалъ отдѣлъ физики. Замѣчу еще, что даже репетиторы того времени сдѣлались впослѣдствіи извѣстностями, напримѣръ: Собко и Сулима—совмѣстные авторы той памятной книжки, о которой я упомянулъ предъ симъ. Сулима умеръ очень молодымъ, а Собко оставался многіе годы профессоромъ строительнаго искусства, и въ это время былъ главнымъ руководителемъ инженернаго образованія. Липинъ—извѣстенъ изданными имъ таблицами по математикѣ и физикѣ, по преимуществу имъ самимъ выработанными, которыя, обширностью и детальностью, превосходили все появившееся до того времени въ этомъ родѣ. Перотттъ—весьма талантливый репетиторъ, любимый очень Остроградскимъ, занялъ въ институтѣ кафедру дифференціальнаго и нитегральнаго изчисленій по уходѣ знаменитаго академика Буняковскаго.

Не говоря уже о крупныхъ, поименованныхъ мною личностяхъ, бывшихъ профессорами института, но и остальные, почти всѣ, оставили по себѣ замѣтный слѣдъ своей научной дѣятельности, а потому съ такими силами институтъ, въ полномъ смыслѣ слова, процвѣталъ; лучшимъ доказательствомъ замѣчательной подготовки инженеровъ въ это незабвенное для института время—служитъ постройка Николаевской желѣзной дороги. Кромѣ Мельникова и Крафта, видѣвшихъ желѣзныя дороги за границею, ни одинъ инженеръ, изъ находившихся при постройкѣ Николаевской дороги, не видалъ до тѣхъ поръ ничего, кромѣ игрушки—Царскосельской желѣзной дороги.

Итакъ, графъ Толь заботливо приготовлялъ въ разсадникѣ компетентныхъ инженеровъ, съумѣлъ выбрать наилучшихъ изъ прежнихъ выпусковъ и послалъ ихъ, для изученія желѣзныхъ дорогъ, за границу, затѣмъ присту-

нилъ къ дѣлу и заложилъ фундаментъ для постройки Николаевской желѣзной дороги; къ общему сожалѣнію, въ это самое время онъ скончался. Какъ въ прежней дѣятельности такой крупной и талантливой личности, какою былъ графъ Толь, такъ и въ бытность его главноуправляющимъ Путями Сообщенія, онъ явился замѣчательнымъ организаторомъ, а не дезорганизаторомъ.

ГРАФЪ КЛЕЙНМИХЕЛЬ.

Теперь обращусь къ гр. Клейнмихелю. Невозможно характеризовать этого человѣка болѣе неудачно, какъ онъ былъ характеризованъ названіемъ — писаря. Конечно, этимъ, неприличнымъ для гр. Клеймихеля, названіемъ хотѣли характкеризовать его какъ исключительнаго бюрократа; между тѣмъ, въ дѣйствительности, гр. Клейнмихель представлялъ изъ себя олицетвореннаго врага бюрократическаго порядка. Далѣе приведу факты въ подтвержденіе этого моего заявленія; здѣсь же замѣчу только: извѣстно какою силою и какимъ довѣріемъ пользовался гр. Клейнмихель при Императорѣ Николаѣ Павловичѣ, который, какъ тоже извѣстно, презиралъ бюрократическій порядокъ. Уже это одно показываетъ, что исключительный бюрократъ никогда не могъ быть облеченъ тою силою, какою облекъ Императоръ Николай I гр. Клейнмихеля.

Гр. Клейнмихель вступилъ въ управленіе вѣдомствомъ Путей Сообщенія съ сильнымъ противъ него предубѣжденіемъ, и, по своему горячему характеру, тотчасъ же началъ громить направо и налѣво. Но онъ скоро увидалъ, что не такъ черенъ чортъ, какъ его рисуютъ и, будучи въ душѣ человѣкомъ справедливымъ, употребилъ всѣ старанія, чтобы загладить слѣды обрушившагося грома на тѣхъ лицъ, которыя не заслуживали того. Въ самомъ непродолжительномъ времени, онъ полюбилъ вѣдомство Путей Сообщенія, значительно распространилъ сферу его дѣятельности и, оставаясь громовержцемъ во внутреннемъ управленіи вѣдомствомъ, явился самымъ энергическимъ

защитникомъ его передъ другими, такимъ, какого не было ни прежде, ни послѣ. Клейнмихель каралъ, когда это было нужно, своихъ подчиненныхъ и каралъ жестоко, но никого,—кто бы онъ ни былъ,—не допускалъ обижать или оскорблять ихъ, въ противномъ случаѣ обидчику, при моемъ существѣ Клейнмихеля, пришлось бы не понутру.

Гр. Клейнмихель отличался умѣньемъ ставить людей на мѣста, сообразно ихъ способностямъ и знаніямъ и, въ особенности, любилъ въ нихъ энергію. Онъ никогда не удалялъ людей отъ дѣла по личной антипатіи. Напримѣръ, гр. Клейнмихель не жаловалъ Мельникова, директора работъ Николаевской дороги, по причинѣ сильной разнородности ихъ характеровъ: Клейнмихель былъ огонь и воплощенная энергія, Мельниковъ же былъ холоднаго и спокойнаго характера и не отличался энаргіей. Во время постройки Николаевской дороги между ними были безпрерывныя столкновенія, и, не смотря на всевозможныя интриги противъ Мельникова, Клейнмихель, уважая въ немъ его познанія, его рыцарскую честность и вообще его достоинства, никогда и не подумалъ замѣнить его другимъ лицомъ. Вообще говоря, Клейнмихель былъ рѣдкій администраторъ; да иначе—могъ-ли бы онъ, какъ я упомянулъ выше, пользоваться такою оцѣнкою, такимъ довѣріемъ и такимъ могуществомъ, какими онъ пользовался при Императорѣ Николаѣ I? Клейнмихель не дезорганизовывалъ корпуса, а сдѣлалъ многое для урегулированія порядка. Введенное имъ въ законъ новое урочное положеніе служитъ и по сихъ поръ основой для составленія смѣтъ на работы.

Теперь приведу факты, характеризующіе отсутствіе въ гр. Клейнмихелѣ бюрократическаго элемента.

Клейнмихель объѣзжалъ работы Николаевской дороги два раза въ годъ, весною и осенью, большею частью въ самую распутицу. Объѣзжалъ не для того только, чтобы убѣдиться въ положеніи дѣла, но и для того, чтобы на мѣстѣ разрѣшать разные вопросы. Онъ до того былъ мало взыскателенъ во время своихъ путешествій, что не разъ,

въ распутицу, когда съ колесной ѣзды надо было переходить на санную, приходилось возить его на дровняхъ, къ которымъ, за ночь, придѣлывали только отводы. Ночевывалъ онъ по крестьянскимъ избамъ у того офицера, гдѣ настигала его ночь. Къ пріѣзду Клейнмихеля часто приготовлялись проекты сооруженій и вообще доклады по разнымъ вопросамъ, требующіе его утвержденія. Тутъ же, во время его остановокъ на ночлегъ или обѣдъ, онъ подписывалъ ихъ, зная, что если дѣло пойдетъ обыкновеннымъ порядкомъ, то до утвержденія пройдутъ многіе мѣсяцы,—и подписывалъ онъ ихъ небезсознательно, а требуя личнаго подробнаго объясненія. Надо замѣтить при этомъ, что Клейнмихель не былъ вполнѣ чуждъ нѣкоторыхъ техническихъ вопросовъ: извѣстно, что онъ былъ главнымъ дѣятелемъ у Аракчеева по постройкамъ въ военныхъ поселеніяхъ, гдѣ, кромѣ гражданскихъ сооруженій, устраивались шоссейныя дороги и небольшіе мосты. Не надо упускать тоже изъ виду, что Клейнмихель былъ главнымъ распорядителемъ по возобновленію Зимняго Дворца послѣ пожара, истребившаго его въ 1837 году. Дворецъ былъ возстановленъ въ теченіе менѣе одного года, т.-е. въ такой срокъ, о которомъ никто не могъ бы и помыслить. Безъ энергіи Клейнмихеля это устройство никогда не было бы осуществлено въ означенный срокъ. Но такова была воля Императора, и Клейнмихель привелъ это волю въ исполненіе, за что и получилъ графское достоинство. Можно-ли было повернуть такъ быстро дѣло при бюрократическомъ, писарскомъ порядкѣ? Интересны также энергическія распоряженія гр. Клейнмихеля предъ окончаніемъ Николаевской желѣзной дороги. Въ 1850 году, во время пріѣзда Государя въ Москву на коронаціонный день, 22-го августа, Императоръ спросилъ Клейнмихеля за обѣденнымъ столомъ: «Когда же ты провезешь меня въ Москву по желѣзной дорогѣ»? Клейнмихель отвѣтилъ моментально: «На будущій годъ на коронацію, Ваше Величество!» За столомъ былъ директоръ работъ Мельниковъ, но Клейнмихель не спросилъ у него, въ этотъ моментъ,

ничего, а послѣ обѣда позвалъ его въ кабинетъ и сказалъ: «Вы слышали мой отвѣтъ Государю»? «Слышалъ», — отвѣчалъ Мельниковъ,— «но это немыслимо». — «Вы слышали, и это должно быть и будетъ!».

Какъ опытный администраторъ, Клейнмихель зналъ, что въ данной задачѣ все будетъ зависѣть отъ дистанціонныхъ офицеровъ, производителей работъ, и потому самъ, помимо департамента, директора работъ и начальниковъ участковъ, разсуждалъ, при первомъ же, послѣ означеннаго эпизода, проѣздѣ по работамъ, непосредственно съ дистанціонными офицерами, требовалъ отъ нихъ указанія средствъ для достиженія цѣли, и, затѣмъ, при нихъ объявлялъ начальствующимъ лицамъ, чтобы они исполняли немедленно всѣ требованія производителя работъ; а ему, тутъ же, приказывалъ доносить прямо ему, Клейнмихелю, о томъ, если требованія его, производителя работъ, не будутъ исполнены. Спрашивается теперь — былъ-ли это бюрократъ, обозванный писаремъ, или это былъ человѣкъ существа дѣла? Нынѣ испарилась даже возможность представленія въ воображеніи министра съ подобнымъ пренебреженіемъ бюрократическаго порядка. Заботясь безустанно объ удержаніи порядка въ корпусѣ и ограниченіи возможныхъ злоупотребленій, Клейнмихель брался за корень. Онъ преслѣдовалъ въ этихъ случаяхъ не только Фауста, но обрушался, всею силою свойственной ему энергіи, на Мефистофеля. Я приведу здѣсь одинъ случай, который, впрочемъ, былъ уже разсказанъ мною, подробно, въ одной изъ моихъ статей, напечатанной въ № 85 «С.-Петербургскихъ Вѣдомостей» за 1883 годъ. Департаментъ желѣзныхъ дорогъ заключилъ контрактъ на поставку шпалъ и продольныхъ лежней на всю Николаевскую дорогу съ извѣстными европейскими торговцами лѣсомъ: Громовымъ и Скрябинымъ. По контракту, эти подрядчики обязывались сдать весь матеріалъ, до 2.000.000 штукъ, только въ 3-хъ пунктахъ, на рѣкахъ Волгѣ, Мстѣ и Волховѣ. Контрактъ былъ заключенъ по

всѣмъ правиламъ юридическаго искусства, со внесеніемъ подрядчиками законныхъ залоговъ и т. д. Затѣмъ контрактъ этотъ былъ разосланъ, чрезъ Мельникова и начальниковъ отдѣленій, дистанціоннымъ офицерамъ съ предписаніемъ составить смѣты, по урочному положенію, на развозку по линіи дороги означенныхъ матеріаловъ изъ упомянутыхъ пунктовъ, выбирая ближайшій къ мѣсту работъ.

Оказалось, что въ отдаленныхъ мѣстахъ работъ шпалы обходились бы отъ 4 до 5 руб. за штуку, тогда какъ дѣйствительная стоимость шпалы не превышала, въ то время, 30 коп.

Мельниковъ не замедлилъ донести Клейнмихелю о безобразномъ контрактѣ, заключенномъ департаментомъ. Клейнмихель, уразумѣвъ, конечно, подкладку дѣла, не задумался ни минуты, онъ призвалъ къ себѣ подрядчиковъ и предложилъ три условія:

или прогуляться по владиміркѣ,

или отказаться отъ контракта,

или поставить всѣ шпалы и доски по всей линіи, а не въ 3-хъ пунктахъ, съ надбавкою нѣсколькихъ процентовъ къ той цѣнѣ, которая значится въ контрактѣ.

Подрядчики согласились на послѣднее условіе, и много милліоновъ осталось въ казнѣ. Чтобы сказали современные юристы и юрисконсульты о поступкѣ Клейнмихеля? Насиліе! беззаконіе! произволъ! закричали бы они. Между тѣмъ, подрядчики не только не пострадали, а имѣли и при новыхъ условіяхъ огромный барышъ. Устроителямъ контракта, администраторамъ, конечно, дѣло это не прошло совершенно безнаказанно, но юридически всѣ были правы, и администраторы и подрядчики. Клейнмихель былъ бичъ и наводилъ ужасъ на всякаго, кто стремился къ злоупотребленіямъ, и билъ его, какъ я уже сказалъ, въ корень.

Клейнмихеля упрекали въ грубой манерѣ обращенія съ людьми; между тѣмъ, онъ обладалъ особеннымъ тактомъ въ этомъ отношеніи, что̀ случалось мнѣ наблюдать много

разъ, такъ какъ, во время его объѣздовъ Николаевской дороги, ему, всего чаще, приходилось ночевать или обѣдать у меня. Съ одними онъ былъ дѣйствительно грубоватъ, съ другими же былъ вполнѣ джентльменомъ; но на всѣхъ постоянно производилъ впечатлѣніе могущества, и это приносило большую пользу для всего, имъ управляемаго.

Хотя я былъ молодъ и въ небольшомъ чинѣ, но, не смотря на это, пользовался нѣкоторымъ расположеніемъ гр. Клейнмихеля. При первомъ случаѣ, послѣ постройки Николаевской дороги, Клейнмихель далъ мнѣ серьезное, самостоятельное порученіе, приказомъ весьма оригинальнымъ. Въ приказѣ было сказано: такой-то назначается сдѣлать изысканія для желѣзной дороги, имѣющей цѣлью развитіе каменноугольной промышленности въ Донецкомъ бассейнѣ; такимъ образомъ не было опредѣлено ни одного пункта для означенной дороги, а между тѣмъ, этотъ бассейнъ имѣетъ отъ 150 до 200 верстъ ширины и около 500 верстъ длины.

Могъ-ли бюрократъ или писарь предоставлять дѣятелю такое широкое поле? А предоставленіе такого широкаго поля имѣло благія послѣдствія, фактами оправдывающіяся. Вся суть заключалась въ избраніи основныхъ пунктовъ и проектированіи такой сѣти, которая, служа будущему развитію каменноугольной промышленности, представляла бы дешевизну постройки и удобство въ техническомъ отношеніи. Между тѣмъ, надо замѣтить, что въ то время въ Донецкомъ бассейнѣ были только норы, которыя нельзя было назвать шахтами. По части же описаній этого бассейна, была поверхностная, хотя и подробная монографія французскаго инженера Лепле, нѣсколько отрывочныхъ статей, безъ разрѣзовъ, въ «Горномъ Журналѣ» и гадательный геологическій разрѣзъ англійскаго геолога Мурчисона, бѣгло проѣхавшаго Россію по желанію Императора Николая I. Не смотря на скудость данныхъ, мнѣ удалось установить главные пункты и сдѣлать предположеніе о будущей сѣти дорогъ. Нынѣ факты доказываютъ, — ошибся-ли

я? Означенное широкое поле, предоставленное мнѣ при изысканіяхъ, дало еще мнѣ возможность выяснить строгія правила для выгоднаго, вообще, начертанія, у насъ, въ Европейской Россіи, линій желѣзныхъ дорогъ, каковому правилу и стали впослѣдствіи держаться мыслящіе инженеры.

Итакъ,—уже изъ тѣхъ немногихъ, приведенныхъ фактовъ сдѣланной мною правдивой характеристики графа Клейнмихеля, которую, конечно, подтвердятъ всѣ лица, служившія въ его время, — онъ былъ не дезорганизаторъ, а въ высшей степени замѣчательный администраторъ.

Но графу Клейнмихелю можно сдѣлать одинъ весьма важный упрекъ: онъ реформировалъ институтъ Путей Сообщенія и обусловилъ тѣмъ начало его разложенія, въ чемъ помогало ему угодливое новое начальство института, не нашедшее въ себѣ смѣлости и духа и не имѣвшее желанія разъяснить Клейнмихелю прежнее высокое значеніе этого заведенія, которое, до того времени, пользовалось уставомъ, подобнымъ уставу Парижской Политехнической школы, каковой уставъ послѣдней остается до сихъ поръ почти неприкосновеннымъ со временъ Наполеона I, а школа эта, конечно, можетъ считаться наилучшимъ образовательнымъ и воспитательнымъ заведеніемъ во всемъ мірѣ.

ГЕНЕРАЛЪ-АДЪЮТАНТЪ ЧЕВКИНЪ

Будучи еще весьма молодымъ офицеромъ, Чевкинъ, выдвигаясь рѣзко большимъ умомъ, способностями и образованіемъ, былъ скоро замѣченъ, и гр. Дибичъ приблизилъ его къ себѣ. Чевкинъ былъ въ 1827 году въ Персидской кампаніи, въ 1828 и 1829 годахъ—въ Турецкой кампаніи, гдѣ сдѣлался лично извѣстенъ Государю, который, на самомъ мѣстѣ, гдѣ происходило одно сраженіе, удостоилъ Чевкина назначеніемъ къ себѣ въ флигель-адъютанты. Затѣмъ, имѣя только 25 лѣтъ отъ роду и всего шесть лѣтъ службы, Чевкинъ, по Волѣ Императора, былъ отправленъ за границу съ весьма важными дипломатическими порученіями. Съ открытіемъ, въ 1830 году, Польской кампаніи, Главнокомандующій Дибичъ просилъ Государя вызвать немедленно Чевкина и прикомандировать его къ главной квартирѣ. Во время штурма Варшавы, Чевкинъ находился въ рядахъ солдатъ и шелъ съ ними на приступъ. Быстрота, съ какою двигался Чевкинъ по службѣ—изумительна и безпримѣрна: будучи произведенъ въ первый офицерскій чинъ въ 1823 году, онъ въ 1831 году былъ уже генералъ-маіоромъ, а 1834 году назначенъ начальникомъ штаба корпуса горныхъ инженеровъ. Желающимъ ознакомиться ближе съ дѣятельностью Чевкина до 1834 года, укажу на біографическій очеркъ, составленный, по документамъ, генералъ-маіоромъ Ореусомъ, и напечатанный въ XIX т. «Русской Старины» за 1877 годъ.

Современникамъ извѣстно, какъ высоко поднялъ Чевкинъ значеніе всего горнаго вѣдомства и какой глубокій

слѣдъ оставилъ онъ въ немъ по себѣ, за время своего имъ управленія. Впрочемъ, есть не мало еще въ живыхъ людей, служившихъ въ горномъ вѣдомствѣ во время Чевкина; несомнѣнно, что они засвидѣтельствуютъ, что это время было самое блестящее для всего вѣдомства.

Еще въ бытность Главноуправляющимъ Путями Сообщенія гр. Клейнмихеля, въ концѣ сороковыхъ годовъ, не разъ ходили слухи о томъ, что Чевкинъ будетъ его преемникомъ,—что̀, дѣйствительно, и случилось, но уже въ концѣ 1855 года.

При вступленіи своемъ въ управленіе вѣдомствомъ Путей Сообщенія, Чевкинъ былъ, также какъ и графъ Клейнмихель, сильно предубѣжденъ противъ вѣдомства; но это предубѣжденіе тоже скоро исчезло.

Здѣсь будетъ кстати и не безъинтересно остановиться на причинахъ того предубѣжденія, съ которымъ вступали посторонніе люди въ управленіе вѣдомствомъ Путей Сообщенія. По распространенному общественному мнѣнію, путейское вѣдомство считалось, какъ бы исключительно, зараженнымъ болѣзнью казнообирательства. Поэтому, весьма естественно, что люди, незнакомые съ вѣдомствомъ, вступали во главу его подъ вліяніемъ общераспространеннаго мнѣнія. Между тѣмъ, это мнѣніе сильно грѣшило противъ правды, и едва-ли вѣдомство Путей Сообщенія не было, на оборотъ, вѣдомствомъ наименѣе другихъ грѣховнымъ.

Чѣмъ менѣе человѣкъ развитъ и менѣе образованъ, тѣмъ менѣе онъ щекотливъ въ отношеніи нравственнаго своего долга и тѣмъ болѣе является онъ въ этомъ отношеніи циничнымъ. Институтъ Путей Сообщенія, до конца сороковыхъ годовъ, давалъ самое серьезное и самое высокое образованіе. Одно время, какъ уже я замѣтилъ, онъ стоялъ даже выше политихнической Паражской школы съ ея послѣдующими спеціальностями. Въ Институтѣ сосредоточилась тогда цѣлая плеяда великихъ и знаменитыхъ профессоровъ, которые не только блестящимъ образомъ передавали свои познанія ученикамъ, но, кромѣ того, дѣй-

Публичная библиотека

ствовали, какъ бы невидимымъ образомъ, на облагороживаніе духа послѣднихъ и на ихъ нравственную сторону, уже по одной причинѣ того, можно сказать, культа, который ученики невольно питали къ нимъ.

Я позволяю себѣ утверждать, что вслѣдствіе бо̀льшей степени развитія инженеровъ сравнительно съ чиновными массами другихъ вѣдомствъ, вѣдомство Путей Сообщенія несло на себѣ незаслуженный укоръ въ исключительной грѣховности казнообирательства. Я полагаю, что многимъ случалось слышать безцеремонные разговоры товарищей о полученіи т е п л е н ь к а г о м ѣ с т е ч к а или о хлопотахъ по этому предмету, и такіе безцеремонные разговоры происходили иногда въ публичныхъ мѣстахъ, гдѣ ихъ могли слышать совершенно посторонніе люди. Могу засвидѣтельствовать, что мнѣ ни разу не случилось слышать такого цинническаго разговора между офицерами Путей Сообщенія. Это можетъ доказывать, что извѣстная степень развитія накладываетъ узду, т. е. внутреннее сознаніе о грѣховности того или другаго. Оставляя въ сторонѣ вопросъ о степени развитія, я обращу еще вниманіе на слѣдующій фактъ: я предлагаю сопоставить число служившихъ въ т̀ѣ времена инженеровъ съ мизернымъ бюджетомъ вѣдомства Путей Сообщенія,—включая, конечно, и расходы по работамъ. Между тѣмъ, вѣдомство Путей Сообщенія сооружало каналы, шоссе, мосты, шлюзы и проч., т. е. оставляло видимый слѣдъ, на вѣки, ассигнуемыхъ ему бюджетовъ, которые всегда можно проконтролировать и убѣдиться, что укоры вѣдомству Путей Сообщенія въ исключительной грѣховности казнообирательства были сущимъ вздоромъ.

Постараюсь объяснить причину означенныхъ укоровъ, довольно сильно распространенныхъ. Все вѣдомство было организовано, съ самаго начала, по образцу французскаго вѣдомства Путей Сообщенія. Кто знакомъ съ порядками, выработанными во Франціи въ отношеніи контроля по работамъ, тотъ знаетъ, до какого совершенства доведенъ тамъ контроль. Сущность этого контроля заклю-

чается въ томъ, что ни одна копѣйка не можетъ быть выдана подрядчику, поставщику или всякому лицу, причастному къ работамъ, безъ квитанціи, выданной производителемъ работъ, т. е. нижнею инстанціею. Затѣмъ, эта квитанція должна быть утверждена рядомъ высшихъ инстанцій. Вслѣдствіе этого, злоупотребленіе можетъ быть обусловлено только полною солидарностью низшей инстанціи со всѣми послѣдующими высшими инстанціями. Такая солидарность немыслима; по крайней, мѣрѣ не было и помину о такой солидарности въ вѣдомствѣ Путей Сообщенія. Изъ этого вытекаетъ, что злоупотребленія могли совершаться на рискъ только нижними инстанціями. Безспорно, что такія злоупотребленія случались, и иногда проскальзывали, но по большей части они обнаруживались одною изъ высшихъ инстанцій, которая, не будучи заинтересована, не щадила виновнаго, и потому поступокъ нижней инстанціи дѣлался гласнымъ и разносился въ публикѣ. Бывавшія злоупотребленія, вслѣдствіе того, что они могли быть совершаемы только нижними инстанціями, являлись мелочными, но не менѣе того гласными, потому что рука руку не мыла и начальство не прикрывало грѣшковъ, совершавшихся въ вѣдомствѣ. Независимо отъ этого, надо замѣтить, что всѣ инженерные офицеры, причастные къ работамъ, получали, кромѣ жалованья, разъѣзды, суточныя и другія добавочныя содержанія, такъ что средства ихъ для жизни были несравнено больше, сравнительно съ служащими по другимъ вѣдомствамъ въ томъ же чинѣ. Бо̀льшія сравнительно средства къ жизни, возбуждая зависть, приписывались не прямымъ, а неблаговиднымъ источникамъ. Наконецъ, надо обратить вниманіе, что инженеры Путей Сообщенія находятся подъ очевиднымъ контролемъ всего общества: дороги, мосты и другія сооруженія видимы для всѣхъ, и всякая неисправность, всякій случай не можетъ быть скрытъ и не можетъ не сдѣлаться гласнымъ для общества. Это одна изъ причинъ распространенныхъ нареканій. А могутъ-ли дѣлаться неизбѣжно-гласными злоупотребленія, могущія

совершаться по другимъ вѣдомствамъ?—конечно нѣтъ! Я могъ бы привести еще много доказательствъ несправедливыхъ укоровъ вѣдомству Путей Сообщенія, а равно и сдѣлать разныя сравненія, но это, во-первыхъ, отвлекло-бы меня далеко отъ существа моей статьи и, во-вторыхъ, вопросъ этотъ слишкомъ щекотливъ.

Какъ-бы то ни было, я сказалъ, что Чевкинъ вступилъ въ управленіе вѣдомствомъ съ сильнымъ противъ него предубѣжденіемъ; но въ немъ, какъ въ человѣкѣ справедливомъ, обладавшимъ большимъ умомъ и не страдавшимъ упорствомъ неумѣстнаго самолюбія, означенное предубѣжденіе, какъ только онъ ознакомился съ вѣдомствомъ, скоро исчезло.

По вступленіи въ управленіе, Чевкинъ тотчасъ обратилъ свое вниманіе на развитіе у насъ желѣзныхъ дорогъ (тогда была лишь одна Николаевская дорога и едва начиналась строиться Варшавская) и на систему управленія, существовавшую тогда на Николаевской желѣзной дорогѣ, гдѣ царилъ пресловутый контрагентъ ремонта подвижнаго состава—Уайнансъ, поглощавшій, въ полномъ смыслѣ слова, всѣ заработки этой дороги, такъ что она не приносила никакого дохода.

Въ скоромъ времени послѣ заключенія мира съ Франціею и другими державами, въ 1856 году, Чевкинъ задумалъ образовать Главное Общество желѣзныхъ дорогъ въ Россіи съ французскимъ элементомъ во главѣ,—что̀ и осуществилось въ 1857 году. За созданіе этого общества, Чевкинъ потерпѣлъ много нареканій, но эти нареканія по большой части несправедливы.

Во-перыхъ, главенство французскаго элемента было, по нѣкоторымъ обстоятельствамъ, болѣе или менѣе обязательно.

Во-вторыхъ, Чевкинъ заботился о быстромъ осуществленіи желѣзныхъ дорогъ и сознавалъ, что при существовавшемъ у насъ порядкѣ производства работъ, этотъ порядокъ, который измѣнить скоро было невозможно, парализуетъ быстроту дѣла.

Въ-третьихъ, по его соображеніямъ, введеніе иностраннаго французскаго элемента должно было отразиться съ пользою, какъ примѣръ веденія дѣла болѣе быстрымъ способомъ; но, само-собою разумѣется, не какъ примѣръ съ технической стороны; ибо, въ этомъ отношеніи, онъ не сомнѣвался въ компетентности нашихъ инженеровъ, получившихъ уже большую опытность на Николаевской дорогѣ.

Въ-четвертыхъ, Чевкинъ далъ концессію по весьма умѣренной, для того времени, цѣнѣ, а именно—гарантія была дана по разцѣнкѣ 62.500 р. съ версты, съ обязательствомъ Общества устроить 4.000 верстъ въ короткій срокъ.

Но какъ всякое дѣло не бываетъ безъ ошибокъ, то и Чевкинъ впалъ въ ошибку, оказавъ вначалѣ слишкомъ большое довѣріе къ представителямъ Общества. По прошествіи, однако, съ небольшимъ одного года, обнаружилось, что Общество, считая себя могучей силой, вознамѣрилось разыгрывать роль министерства въ министерствѣ, стало игнорировать вѣдомство Путей Сообщенія и дѣйствовать въ ущербъ общимъ государственнымъ интересамъ, охранителемъ которыхъ былъ Чевкинъ. Кромѣ того, обнаружилось, что, за исключеніемъ весьма малаго числа достойныхъ инженеровъ, вся масса прочихъ иностранныхъ инженеровъ отличалась вопіющимъ невѣжествомъ и стремленіемъ къ наглому воровству. Тогда Чевкинъ вступилъ въ упорную борьбу съ Обществомъ, которое онъ самъ же создалъ. Я говорю въ борьбу, потому что онъ могъ бы, по своему положенію, обуздать Общество и безъ борьбы; но ему, главнымъ образомъ, пришлось бороться съ тѣми вліятельными высшими сферами, которыя стояли за Общество.

Мнѣ пришлось быть и дѣйствующимъ лицомъ и свидѣтелемъ означенной борьбы, и я разскажу одинъ изъ самыхъ крупныхъ ея эпизодовъ, который былъ уже описанъ мною болѣе подробно въ одной изъ моихъ статей, напечатанной въ № 83 «С.-Петербургскихъ Вѣдомостей» за 1883 годъ. Въ началѣ 1860 года обнаружилась полная

несостоятельность Главнаго Общества: капиталъ, собранный имъ на устройство 4.000 верстъ, былъ весь израсходованъ на устройство только Варшавской и Нижегородской дорогъ, тогда какъ Общество обязано было построить еще Московско-Феодосійскую и Орлово-Рижскую, т. е. Общество не исполнило вполнѣ даже и половины своего обязательства. Въ виду такого плачевнаго обстоятельства, наше Правительство, не желая допустить разоренія десятковъ тысячъ акціонеровъ и не скомпрометировать тѣмъ первую попытку устройства дорогъ на частные капиталы, рѣшилось утвердить гарантію не по разсчету построенныхъ верстъ, а на весь собранный капиталъ,—чѣмъ свершило актъ мудрости и возвышенной справедливости. Но представители Главнаго Общества не удовлетворились этимъ и, видя снисходительность Правительства, повели интригу о забраніи въ свои руки Николаевской желѣзной дороги за половину той цѣны, во что̀ она обошлась казнѣ.

Это предложеніе было принято въ вліятельныхъ сферахъ очень благосклонно, подъ предлогомъ, что этою покупкою Главное Общество окажетъ большую услугу казнѣ усиленіемъ Государственнаго фонда.

Вопреки оппозиціи Чевкина, вопросъ о продажѣ Николаевской дороги и о немедленной передачѣ ея Главному Обществу былъ рѣшенъ комитетомъ министровъ и это рѣшеніе было утверждено Государемъ. На другой же день послѣ этого рѣшенія, Чевкинъ призвалъ начальника дороги и приказалъ составить, какъ можно скорѣе, опись для передачи дороги. Случилось такъ, что я находился въ пріемной Чевкина, ожидая очереди своего доклада, когда вышелъ изъ кабинета начальникъ дороги и сообщилъ мнѣ отданное ему приказаніе. Вслѣдъ за тѣмъ вошелъ въ кабинетъ я, и, сдѣлавъ свой докладъ, спросилъ Чевкина: «Неужели правда, что Николаевская желѣзная дорога продается?» (Надо замѣтить, что я былъ и есть постоянный противникъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, считая эти главнѣйшія артеріи государственной жизни дѣломъ, долженствующимъ быть въ рукахъ правительства, о чемъ я не мало писалъ, и

моя точка зрѣнія была извѣстна Чевкину). Чевкинъ отвѣтилъ: «Къ сожалѣнію, сущая правда». Изъ этого отвѣта я заключилъ, что Чевкинъ былъ противъ продажи. Тогда я предложилъ ему составить записку о тѣхъ вредныхъ послѣдствіяхъ, какія могутъ явиться отъ того, что правительство выпуститъ изъ рукъ то оружіе, которымъ оно можетъ дѣйствовать для регулированія всей будущей сѣти замосковныхъ дорогъ, а равно и служить вообще примѣромъ для частныхъ дорогъ. Чевкинъ поблагодарилъ меня за мое предложеніе, но сказалъ—«поздно». Но едва я вернулся домой, какъ черезъ четверть часа прибылъ курьеръ съ запиской отъ Чевкина, чтобы я явился сейчасъ же къ нему. Когда я вошелъ, то Чевкинъ сказалъ мнѣ: «Вы говорили мнѣ сейчасъ, что можете написать записку противъ продажи Николаевской дороги; напишите, что знаете, и принесите ее не позже среды вечера». Такъ какъ этотъ день былъ канунъ докладовъ его Государю, то я понялъ, что этимъ назначеніемъ дня онъ хотѣлъ дать мнѣ почувствовать о цѣли записки, дабы въ редакціи ея не вкралось чего-либо неудобнаго. Въ назначенное время я явился и встрѣтилъ у Чевкина лицо, интриговавшее въ пользу Главнаго Общества, чего Чевкинъ не подозрѣвалъ и вполнѣ довѣрялся ему. Это лицо, провѣдавшее, конечно, что Чевкинъ намѣревается поднять вновь вопросъ о продажѣ дороги, и зная, уже навѣрно, что мнѣ поручено составить записку, всячески старалось парализовать дѣло; но ему не удалось поколебать Чевкина. Чрезъ нѣсколько дней Чевкинъ прислалъ за мною.

Перепечатаю здѣсь нѣсколько строкъ изъ упомянутой выше моей статьи (№ 83 «С.-Петерб. Вѣд.» 1883 г.) «Я «нашелъ его (Чевкина) на этотъ разъ въ очень пріятномъ «настроеніи, и онъ сказалъ мнѣ, что вчера, при докладѣ, «прочелъ Государю мою записку въ видѣ взгляда рус-«скихъ людей на продажу Николаевской желѣзной дороги, «что содержаніе этой записки очень понравилось Государю «и что онъ одобряетъ изложенные въ ней взгляды. Вамъ

«извѣстно,—добавилъ генералъ Чевкинъ,—что продажа въ «принципѣ рѣшена совѣтомъ министровъ и рѣшеніе это «было одобрено Государемъ; но теперь, въ виду измѣнив- «шихся нѣсколько воззрѣній, можно поправить дѣло. Не «можете-ли вы составить такія условія продажи, при ко- «торыхъ Главное Общество нашло бы неудобнымъ для себя «купить дорогу? Я отвѣтилъ, что могу, такъ какъ этотъ «вопросъ былъ обдуманъ мною прежде, и чрезъ три дня «доставилъ Чевкину желаемую имъ записку».

Суть была въ томъ, что сторонники продажи упирались на аргументъ усиленія государственнаго размѣннаго фонда. По этому, я и построилъ свою записку, объ условіяхъ продажи, преимущественно на томъ, чтобы Главное Общество внесло весь капиталъ звонкою монетою, не допуская даже взноса государственными бумажными фондами. Эту записку Чевкинъ передалъ въ коммиссію, назначенную для передачи дороги Главному Обществу, и, по предъявленіи ему означенныхъ условій продажи, оно, какъ извѣстно, отказалось тогда отъ пріобрѣтенія Николаевской дороги. Разсказанное мною обстоятельство происходило въ томъ же 1860 году, когда былъ измѣненъ уставъ Общества. Выйдя побѣдителемъ изъ борьбы, Чевкинъ приступилъ, какъ Кутузовъ, къ изгнанію иноплеменнаго нашествія на Россію.

Кромѣ открытой борьбы, разразившейся въ 1860 году, Чевкинъ увидѣлъ еще прежде необходимость запастись косвеннымъ оружіемъ. Онъ задумалъ образовать другое общество, которое было бы покорнымъ слугою правительственныхъ цѣлей, а именно,—образовалъ Общество Московско-Саратовской желѣзной дороги. Чевкинъ надѣялся при-мѣромъ этого Общества обуздывать самовольство Главнаго Общества, но и здѣсь, вслѣдствіе излишняго, вначалѣ, его довѣрія къ представителямъ этого Общества, дѣло послѣдняго кончилось полнымъ фіаско: оно построило дорогу только отъ Москвы до Коломны, тѣмъ и покончило свое существованіе.

Теперь обращаюсь къ дѣятельности Чевкина относительно

Николаевской дороги. Видя, что дорога не приноситъ никакого дохода, онъ, не успѣвъ еще ознакомиться съ вопросомъ, полагалъ, что причина такого положенія кроется въ злоупотребленіяхъ, и потому рѣшилъ, вскорѣ по вступленіи своемъ въ управленіе вѣдомствомъ, произвести самую подробную и строгую ревизію дороги. Эту ревизію онъ поручилъ двумъ лицамъ: мнѣ, отъ Петербурга до Бологово, и инженеру Поземковскому отъ Бологово до Москвы. Мнѣ пришлось производить эту ревизію съ ранней весны до зимы. Результатомъ этой ревизіи было выясненіе Чевкину, что причина незавиднаго состоянія дороги кроется не въ злоупотребленіяхъ, а въ самой системѣ ремонта пути и, главное, подвижнаго состава. Вслѣдствіе этого Чевкинъ отправилъ меня за границу, на продолжительное время, для изученія администраціи желѣзныхъ дорогъ и подвижнаго состава, предписавъ обратить вниманіе, преимущественно, на правительственныя дороги въ Бельгіи, и, независимо отъ этого, поручилъ еще ознакомиться вообще съ общимъ государственнымъ контролемъ.

По возвращеніи моемъ изъ-за границы, гдѣ я пробылъ около двухъ лѣтъ, знакомившись со всѣми отраслями желѣзныхъ дорогъ въ Бельгіи, Англіи, Франціи и Германіи, Чевкинъ тотчасъ же назначилъ коммиссію, подъ предсѣдательствомъ своего товарища, инженеръ-генералъ-лейтенанта Герсфельда, для измѣненія системы ремонта пути и сооруженій Николаевской дороги. Несмотря на сильную оппозицію большинства членовъ коммиссіи и департамента желѣзныхъ дорогъ, Чевкинъ одобрилъ мое особое мнѣніе; система оптоваго подряда была отвергнута и ремонтъ дороги былъ переданъ въ хозяйственное распоряженіе управленія дороги. Результатомъ было то, что вмѣсто 1.100.000 руб., платившихся до того времени оптовому подрядчику, ремонтъ, въ первый же годъ, обошелся лишь въ 650.000 руб. При этой реформѣ мнѣ удалось склонить Чевкина къ тому, чтобы инженерамъ, служащимъ на дорогѣ, вмѣсто ничтожнаго жалованья по чину, назначено было надлежащее содержаніе, а именно—по 5000 руб. начальникамъ

отдѣленій и по 2500 руб. начальникамъ дистанцій, безъ чего, по моимъ понятіямъ, нельзя было подвергать ихъ строжайшей безпощадной отвѣтственности, причемъ былъ указанъ и вѣрный способъ дѣйствительнаго контроля. Такимъ образомъ, Чевкинъ положилъ начало паденію существовавшей до того рутинѣ казенныхъ операцій по вѣдомству Путей Сообщенія.

Но по отношенію къ Николаевской дорогѣ, Чевкину предстояло рѣшить болѣе серьезную и болѣе крупную задачу, касающуюся ремонта подвижнаго состава. Въ то время всѣмъ былъ извѣстенъ пресловутый контрактъ Уайнанса, по которому всѣ 95 его параграфовъ ограждали лишь интересы контрагента, въ полный ущербъ казны. Когда я, вернувшись изъ-за границы, представилъ Чевкину, съ приложеніемъ самыхъ подробныхъ документовъ, результаты изученія мною вопроса о ремонтѣ подвижнаго состава въ разныхъ странахъ Европы, то оказалось, что по ремонту, напримѣръ, вагоновъ, составлявшему главную цифру платежей по контракту, Уайнансъ получалъ въ 17 разъ болѣе, чѣмъ этотъ ремонтъ обходился въ другихъ странахъ Европы. Вмѣстѣ съ тѣмъ, я усмотрѣлъ въ контрактѣ одинъ параграфъ, 43-й (введенный контрагентомъ для огражденія своихъ интересовъ), который представлялъ возможность понизить, на основаніи этого параграфа, платимую контрагенту сумму за ремонтъ по крайней мѣрѣ на три четверти. Дѣло было въ томъ, что, на основаніи означеннаго параграфа, правительство имѣло право построить подвижной составъ иной конструкціи чѣмъ та, которая была введена тѣми же контрагентами на Николаевской дорогѣ, и, въ такомъ случаѣ, контрактныя цѣны ремонта не были обязательны для обѣихъ сторонъ. По разсчету выходило, что если поставить на Николаевскую дорогу новый подвижной составъ и предложить Уайнансу только $^1/_4$ прежней цѣны, или, въ случаѣ его отказа, ремонтировать новый подвижной составъ самому управленію—что̀ было бы еще выгоднѣе—то въ теченіе $2^1/_2$ лѣтъ, которыя оставались еще за контрагентомъ, сбереглась бы сумма не только

достаточная на покрытіе расходовъ по устройству новаго подвижнаго состава, но явился бы немалый остатокъ.

На моемъ рапортѣ по этому предмету, Чевкинъ положилъ резолюцію: «Собрать немедленно коммиссію, не гласную, для обсужденія означеннаго вопроса». По разнымъ обстоятельствамъ, коммиссія эта не собиралась, и Чевкинъ разсудилъ не подымать новой борьбы по этому предмету, въ виду скораго истеченія контрактнаго срока. Я употребилъ опять слово «борьбы», потому, что Уайнансъ представлялъ изъ себя могучую денежную силу, поддерживаемую вліятельными сферами. Только при этой поддержкѣ и могъ быть заключенъ такой контрактъ, который представлялъ изъ себя образецъ наглаго обирательства казны. Но Уайнансъ не довольствовался одной баснословной цѣной, получаемой имъ за ремонтъ по контракту, онъ щипалъ казну весьма крупно и другими путями, необусловленными контрактомъ, причемъ изобрѣтательность Уайнанса достигала до степени невѣроятнаго. Вообще, вопросъ объ обузданіи Уайнанса и затѣмъ объ отстраненіи его отъ ремонта представлялся Чевкину вопросомъ серьезнымъ, и онъ велъ по этому дѣлу упорную борьбу. Перечислять всѣ фазисы этой борьбы было бы долго. Я разскажу лишь два болѣе выдающіеся факта.

По истеченіи срока контракта, Уайнансъ былъ обязанъ сдать паровозы въ такомъ видѣ, въ какомъ онъ ихъ принялъ. Понятно, что, послѣ 12 лѣтъ движенія, котлы паровозовъ должны были быть признаны негодными. Дабы не дѣлать на свой счетъ новыхъ котловъ, Уайнансъ употребилъ слѣдующій фортель. Заблаговременно, еще до развитія по дорогѣ надлежащаго движенія, онъ поставилъ на паровозы невѣрные, слабые манометры, что онъ могъ сдѣлать незамѣтнымъ образомъ, такъ какъ подвижной составъ былъ въ его рукахъ. Вслѣдствіе этого увеличивалось число паровозоверстъ, т. е. число оплачиваемыхъ казною единицъ. Проработавъ такимъ образомъ много лѣтъ, Уайнансъ, за $2^1|_2$ года до окончанія контракта, сдѣлалъ слѣдующее предложеніе:

Въ виду развитія въ настоящее время движенія, паровозы оказываются очевидно малосильными, и потому онъ готовъ передѣлать всѣ паровозы, за извѣстную плату, на новый типъ, такой, который будетъ возить вдвое болѣе грузные поѣзда, и предъявилъ къ осмотру передѣланный имъ паровозъ по новому типу, объясняя, при этомъ, что расходъ казны на передѣлку паровозовъ вознаградится съ излишкомъ отъ экономіи въ числѣ паровозоверстъ. Чевкинъ принялъ это предложеніе; но въ тотъ день, когда департаментъ сдѣлалъ уже заказъ на передѣлку паровозовъ, Чевкину вздумалось убѣдиться еще разъ въ достоинствѣ новаго типа. Онъ послалъ за мной и приказалъ освидѣтельствовать передѣланный паровозъ и въ тотъ же день донести ему о результатѣ осмотра. По освидѣтельствованіи, я донесъ ему, что болѣе милліона рублей, назначенныхъ на передѣлку паровозовъ, будутъ брошенными деньгами, что гораздо лучше на эти деньги купить совсѣмъ новые паровозы, и что цѣль передѣлки паровоза, сдѣланной Уайнансомъ—есть замѣна старыхъ котловъ новыми, между тѣмъ какъ онъ былъ бы обязанъ поставить новые котлы, ко времени сдачи паровозовъ, на свой счетъ. Тутъ же, при мнѣ, Чевкинъ написалъ собственноручно записку директору департамента—«остановить заказъ». Но, на другой день, Уайнансъ подалъ заявленіе, что онъ, получивъ заказъ отъ департамента, въ тотъ же часъ сдѣлалъ по телеграфу заказъ разныхъ предметовъ въ Лондонѣ на 500.000 руб. и откажется отъ дѣла если ему будетъ уплачена эта сумма. Чевкинъ, конечно, не измѣнилъ своего рѣшенія объ остановкѣ заказа, и потому Уайнансъ завелъ процессъ, дошедшій, конечно, до сената. Процессъ этотъ окончился уже послѣ оставленія Чевкинымъ вѣдомства Путей Сообщенія, но чѣмъ именно?—мнѣ неизвѣстно.

Еще болѣе серьезный, болѣе крупный и болѣе наглый фортель былъ выкинутъ Уайнансомъ по дѣлу о замѣнѣ осей и колесъ подвижнаго состава Николаевской дороги. Къ сроку окончанія контракта, когда Уайнансъ обязанъ былъ сдать подвижной составъ въ полной исправности,

конечно, оси, послѣ 12 лѣтъ работы, должны были быть признаны негодными. Въ виду этого Уайнансъ повелъ интригу о перемѣнѣ осей на счетъ казны, и, пользуясь этимъ случаемъ, ввести въ употребленіе чугунныя колеса, болѣе дешевыя. Въ одинъ прекрасный день, Уайнансъ дѣлаетъ предложеніе—перемѣнить на свой счетъ всѣ ходы подъ императорскимъ поѣздомъ на ходы болѣе прочные, причемъ представилъ чертежъ этихъ ходовъ въ маломъ масштабѣ и безъ всякой пояснительной записки. Предложеніе это было принято съ благодарностью, и Уайнансъ исполнилъ свое предложеніе. Спустя годъ послѣ того стали получаться донесенія, чуть не ежедневно, о поломкѣ осей въ поѣздахъ. Тогда Уайнансъ объяснилъ, что причина поломокъ осей кроется въ недостаточности размѣра ихъ при развившемся движеніи и просилъ дозволить ему поставить оси и колеса по образцу поставленныхъ уже имъ подъ императорскимъ поѣздомъ. Эта его просьба была удовлетворена. Но вскорѣ послѣ того, какъ онъ поставилъ уже частью новые ходы, стали ломаться, зимою, весьма часто колеса даже подъ пассажирскими и почтовыми поѣздами. Чевкинъ очень встревожился этимъ, и, узнавъ, что поставлены чугунныя колеса съ желѣзными ободами, поручилъ мнѣ, въ самыхъ горячихъ выраженіяхъ, открыть виновныхъ въ допущеніи Уайнансу измѣнить систему колесъ введеніемъ, вмѣсто вполнѣ желѣзныхъ, чугунныхъ съ желѣзными ободами.

Предшествующій, высказанный предъ симъ, ходъ дѣла не былъ мнѣ въ тотъ моментъ извѣстенъ. Когда же я добрался до истины, то пришлось донести Чевкину, письменно, что виноватъ въ этомъ дѣлѣ онъ самъ, утвердивши чертежъ проекта ходовъ подъ императорскимъ поѣздомъ, гдѣ колеса были проектированы чугунныя съ желѣзными ободами, и что Уайнансъ ввелъ въ заблужденіе тѣмъ, что на чертежѣ чугунъ отъ желѣза разнился лишь легкимъ оттѣнкомъ, который отличить трудно даже тому, кто знаетъ условность знаковъ окраски на чертежахъ. Здѣсь, къ оцѣнкѣ достоинствъ характера Чевкина, я долженъ

сказать, что онъ не только не выразилъ чѣмъ-либо неудовольствіе за такой мой рапортъ, но даже поблагодарилъ меня за выясненіе ему правды. Это не одинъ случай; я могу засвидѣтельствовать, что онъ постоянно вызывалъ людей на полную съ нимъ откровенность въ мысляхъ и взглядахъ по какимъ бы то ни было предметамъ.

Я могъ бы разсказать еще много разныхъ эпизодовъ, касающихся борьбы съ Уайнансомъ, но, кажется, довольно и тѣхъ, которые я разсказалъ. Не надо упускать изъ виду, что эта борьба не была мелочнаго характера. Я имѣю подробный расчетъ, что, за 12 лѣтъ ремонта подвижнаго состава Уайнансомъ, казна заплатила ему лишнихъ до 30.000.000 руб. Чевкинъ рѣшилъ во что бы то ни стало не допустить Уайнанса продолжать производить ремонтъ послѣ истеченія срока контракта. Между тѣмъ, Уайнансъ повелъ сильную для того интригу, соблазняя громаднымъ залогомъ, который онъ предлагалъ внести при новыхъ долженствовавшихъ быть торгахъ, разсчитывая отстранить такимъ всѣхъ конкурентовъ. Внести громадный залогъ было ему не трудно, ибо онъ имѣлъ въ рукахъ на 5.000.000 квитанцій, неоплаченныхъ казною. Въ такомъ смыслѣ и былъ составленъ проектъ будущаго контракта. По этому случаю, Чевкинъ вызвалъ меня въ Петербургъ изъ Новочеркасска, гдѣ я строилъ въ это время, за счетъ казны, желѣзную дорогу въ каменноугольномъ Донецкомъ бассейнѣ, и поручилъ мнѣ составить новый проектъ контракта. Я составилъ его, назначивъ болѣе умѣренный залогъ. Тогда явились конкуренты и повый контрагентъ, Кайль и К°, спустилъ цѣну на половину противъ прежняго контракта. Но все-таки эта цѣна была высока и могла бы быть еще уменьшена вдвое, если бы залогъ былъ уменьшенъ еще болѣе, вслѣдствіи чего явились бы десятки конкурентовъ. Но какъ бы то ни было, Чевкинъ достигъ главной цѣли, разбивъ сильную интригу Уайнанса и удаливъ его отъ ремонта Николаевской дороги, въ пользу которой она только и работала.

Перейду теперь къ другому фазису дѣятельности Чев-

кина. Два Общества, а именно, главное Общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и Общество Московско-Саратовской дороги явились не состоятельными, не смотря на то, что во главѣ Главнаго Общества стояли почти всѣ крупные европейскіе банкиры. Это обстоятельство невольно привело Чевкина къ мысли о постройкѣ на будущее время дорогъ правительствомъ. Разъ эта мысль начала въ немъ вырабатываться, онъ воспользовался первымъ подходящимъ случаемъ сдѣлать опытъ постройки дороги правительствомъ, но на иныхъ основаніяхъ, чѣмъ производились въ то время казенныя работы. Наказный атаманъ войска донскаго, генералъ-адъютантъ Хомутовъ, ходатайствовалъ о разрѣшеніи постройки желѣзной дороги отъ Грушевскихъ каменноугольныхъ копей къ р. Дону на счетъ войсковыхъ суммъ, имъ скопленныхъ. Чевкинъ пожелалъ поручить эту работу мнѣ. Я представилъ ему записку объ организаціи на новыхъ началахъ означенной операціи постройки. Записка эта была одобрена имъ и военнымъ министромъ и внесена цѣликомъ въ докладъ Государю, каковой докладъ и получилъ Высочайшее утвержденіе.

Сущность утвержденнаго положенія заключалась въ слѣдующемъ:

1) Предоставленіе строителю дороги полной самостоятельности, и потому возложеніе на него полной отвѣтственности.

2) Строитель ограничивался лишь обязанностью не выйти изъ первоначально утвержденной смѣты.

3) Утверждались проекты лишь въ общихъ положеніяхъ и чертахъ, и строителю предоставлялось право измѣнять ихъ сообразно мѣстнымъ обстоятельствамъ и случайностямъ, не испрашавая предварительнаго на то разрѣшенія.

4) Мѣстный комитетъ долженъ былъ контролировать не предложенія, а дѣйствія строителя. Въ случаѣ же представленія чего-либо строителемъ на предварительное разсмотрѣніе, для утвержденія этого предложенія, назначался семидневный срокъ, и если затѣмъ не послѣдуетъ рѣшенія

въ ту или другую сторону, строитель имѣлъ право приводить свое предложеніе въ исполненіе.

5) Строителю предоставлялось право переносить суммы изъ одной статьи въ другую, лишь бы исполнить дѣло и не выйти изъ общей цифры смѣты.

6) Вмѣсто прежней формы отчетности, состоявшей въ веденіи разныхъ книгъ, никакого существа дѣла не изображающихъ, установлена была дѣйствительная отчетность, которая могла быть провѣрена во всякое время.

7) Инженеры и вообще всѣ служащіе не назначались къ строителю высшимъ начальствомъ, а утверждались имъ по выбору строителя.

8) Строителю предоставлено было право самому назначать содержаніе производителямъ работъ, въ предѣлахъ отъ 1200 до 3000 руб., не включая разъѣздныхъ денегъ. Такимъ образомъ, содержаніе предоставлялось не мѣсту, а лицу; ибо несправедливо оплачивать одинаково юношу, вступившаго въ дѣятельность со школьной скамьи и еще неопытнаго, и человѣка, который прослужилъ уже лѣтъ 15 или 20 и обремененъ, быть можетъ, семьею; между тѣмъ эти лица могли занимать одинаковыя мѣста.

9) Содержаніе строителю было назначено въ 6.000 р., кромѣ разъѣздныхъ, которые были назначены въ 1200 р.

Словомъ сказать, впервые у насъ, въ порядкѣ казенныхъ работъ была пробита китайская стѣна. Результатомъ означеннаго положенія, утвержденнаго по иниціативѣ Чевкина, было то, что дорога обошлась только въ 41.500 руб. съ версты, а въ сущности менѣе 34.000 руб., такъ какъ въ цифрѣ 41.500 руб. заключаются расходы на работы, не относящіяся до желѣзной дороги въ обыкновенныхъ условіяхъ ея постройки—что̀ и было своевременно разъяснено. Это былъ первый примѣръ постройки у насъ дороги за такую цѣну, которая была втрое меньше той, во что̀ обошлись въ то время дороги Главнаго Общества и почти вдвое меньше построенной тогда Волго-Донской дороги, при одинаковыхъ техническихъ требованіяхъ со стороны правительства. Къ сожалѣнію, устройство озна-

ченной Грушевско-Донской дороги кончилось тогда, когда Чевкинъ оставилъ уже постъ главноуправляющаго Путями Сообщенія.

Нѣтъ сомнѣнія, что если бы Чевкинъ остался подольше главноуправляющимъ, то, въ виду успѣшнаго опыта, имъ произведеннаго, онъ принялся бы за постройку дорогъ правительствомъ, и, конечно, при его настойчивости и твердости, онъ, не смотря на какую бы то ни было оппозицію, достигъ бы цѣли, сохранилъ бы тѣмъ многія сотни милліоновъ и не допустилъ бы нашествія концессіонеровъ, вылѣзшихъ изъ какихъ-то невѣдомыхъ щелей и поработившихъ казну, подобно нашествію татаръ, поработившихъ нѣкогда русскій народъ.

Чевкина упрекали въ мелочности; этотъ упрекъ былъ совершеннѣйшимъ вздоромъ. Чевкинъ, по своему характеру и по высокой его добросовѣстности въ отношеніи своей обязанности, не могъ рѣшать вопросы несознательно, безъ изученія и уразумѣнія ихъ; а потому требовалъ отъ докладчика самаго полнаго выясненія всѣхъ сторонъ вопроса: докладъ у Чевкина былъ нѣчто въ родѣ чтенія докладчикомъ лекціи. Это не всѣмъ нравилось, отчего и распространилось мнѣніе о мелочности Чевкина. Эта требовательность Чевкина отнюдь не замедляла хода дѣлъ, напротивъ, при немъ дѣла рѣшались очень быстро; она, эта требовательность, отражалась лишь на времени его собственнаго труда: онъ работалъ съ 9 часовъ утра до 12 ч. ночи. Не разъ приходилось мнѣ кончать объясненія даже послѣ полуночи. Припоминаю одинъ случай. Придя разъ къ Чевкину по дѣлу, которое очень его интересовало, я не приказалъ однако доложить о себѣ потому, что у него шелъ какой-то докладъ. Не дождавшись окончанія этого доклада, я ушелъ около 12 часовъ. На слѣдующій вечеръ, когда я пришелъ къ Чевкину, онъ спросилъ меня— отчего я не пришелъ вчера? Я отвѣтилъ, что я былъ и ушелъ около 12 ч., когда докладъ у него не былъ еще оконченъ, полагая, что въ такой поздній часъ неудобно безпокоить его. Тогда, Чевкинъ, самымъ серьезнымъ то-

омъ, сказалъ мнѣ: «Когда есть серьезное дѣло, о никакой часъ не можетъ быть позднимъ; ы можете являться ко мнѣ во всякое время дня и ночи,—помните это!»

Итакъ, непродолжительное пребываніе Чевкина главноуправляющимъ Путями Сообщенія ознаменовалось, главнымъ образомъ, положеніемъ начала быстрому развитію насъ въ серьезныхъ размѣрахъ желѣзныхъ дорогъ, коренною реформою системы управленія Николаевской дороги, принесшей благіе результаты, и успѣшнымъ опытомъ постройки дороги правительствомъ на совершенно новыхъ началахъ. Короче говоря, Чевкинъ былъ піонеромъ въ дѣлѣ скораго развитія желѣзныхъ дорогъ. Затѣмъ, современники знаютъ,—какую роль игралъ Чевкинъ по всѣмъ государственнымъ вопросамъ: онъ вліялъ на все и его мнѣніе и его слово было преобладающимъ. Чевкинъ не могъ быть по своему характеру и сильному уму дезорганизаторомъ; это былъ разумный, энергичный и весьма искусный организаторъ, сильно вліявшій на поднятіе духа въ своихъ подчиненныхъ и на поднятіе значенія всего корпуса инженеровъ.

ИНЖЕН.-ГЕНЕРАЛЪ МЕЛЬНИКОВЪ.

Обращаюсь теперь къ Мельникову. Блестящія способности, быстрота соображенія и вообще талантливость Мельникова были замѣчены еще тогда, когда онъ учился въ институтѣ Путей Сообщенія. Тогдашній главноуправляющій, герцогъ Александръ Виртембергскій, посѣщавшій нерѣдко лекціи въ институтѣ, не разъ вызывалъ Мельникова послѣ окончанія лекціи и приказывалъ ему повторить сейчасъ же лекцію, только что оконченную профессоромъ, по предметамъ высшей математики или механики. Герцогъ вообще гордился Мельниковымъ и репутація послѣдняго была такъ громка, что имъ гордилось все вѣдомство Путей Сообщенія. Его служебный путь былъ, можно сказать, тріумфальнымъ шествіемъ. Мельниковъ былъ сначала репетиторомъ, впослѣдствіи блестящимъ профессоромъ прикладной механики и въ то же время исполнялъ разныя порученія. Такъ, напримѣръ, когда былъ снесенъ бурею верхній куполъ Троицкаго собора, то ему поручено было построить новый куполъ, который онъ выстроилъ по своей очень остроумной, деревянной системѣ и который до сихъ поръ, болѣе полустолѣтія, стоитъ цѣлъ и невредимъ. Модель этого купола можно видѣть въ музеѣ института Путей Сообщенія.

Когда въ Европѣ начали строить желѣзныя дороги, то Мельникова отправили за границу для изученія ихъ. По возвращеніи, онъ продолжалъ быть профессоромъ въ институтѣ; но когда Императоръ Николай Павловичъ рѣшилъ уже строить желѣзную дорогу изъ Петербурга въ Москву,

Мельникова вновь отправили за границу, поручивъ ему, по его же предложенію, ознакомиться преимущественно съ дорогами въ Соединенныхъ Штатахъ Америки.

По возвращеніи въ этотъ разъ Мельникова изъ Америки, безотлагательно былъ рѣшенъ вопросъ о постройкѣ дороги между Петербургомъ и Москвою, и онъ назначенъ былъ начальникомъ Сѣверной дирекціи, отъ Петербурга до Бологова, а начальникомъ Южной дирекціи былъ назначенъ Крафтъ.

Здѣсь кстати разсказать одинъ интересный эпизодъ. Въ комитетѣ, обсуждавшемъ вопросъ о направленіи Петербурго-Московской дороги, огромное большинство было за направленіе, параллельное шоссе, т. е. чрезъ Новгородъ. Императоръ Николай Павловичъ, какъ человѣкъ съ яснымъ пониманіемъ и воззрѣніями на вещи, не придавалъ вообще особаго значенія коллективнымъ учрежденіямъ, т. е. комитетамъ, коммиссіямъ и проч., и потому въ одинъ прекрасный день призвалъ къ себѣ Мельникова, который былъ тогда еще въ чинѣ подполковника или полковника,— хорошо не помню,—и пожелалъ выслушать лично его мнѣніе о направленіи дороги. Мельниковъ (передаю его слова), сказалъ, что, «хотя Новгородъ и очень почтенный «городъ, но дорога, предназначенная къ постройкѣ, имѣетъ «цѣлью соединеніе двухъ столицъ весьма многолюдныхъ, «и что по ней всѣ грузы и пассажиры будутъ, преимущественно, возиться изъ конца въ конецъ, а потому удлинять этотъ путь на 80 верстъ и увеличить поэтому, наёмки, провозную плату было бы ошибкою и большою «потерею въ общей государственной экономіи». Императоръ отвѣтилъ: «радъ, что ты одного со мною мнѣнія; веди дорогу прямо!» Эти то мудрыя слова, люди невѣдующіе, а равно и обидѣвшіеся, что вопросъ былъ рѣшенъ безъ нихъ, обратили въ анекдотъ, а именно, что будто бы Императоръ положилъ линейку на карту между Петербургомъ и Москвою и, прочертивъ карандашемъ прямую линію, приказалъ строить дорогу по этой прямой линіи. Слова:—«веди прямо» не означали вести

по прямой, а относились къ тому, чтобъ не держаться Новгорода. Оригинально то, что означенная сказка повторялась долго въ средѣ образованнаго общества, и еще года два или три тому назадъ, одна большая газета серьезно упомянула объ этой чепухѣ.

Во время производства работъ, Мельниковъ, хотя и не былъ единственнымъ начальникомъ всей дороги, но не менѣе того онъ положительно былъ душою всего дѣла и учителемъ всего и всѣхъ по техническимъ вопросамъ, и учителемъ великимъ. Въ то время, какъ я уже упоминалъ выше, на Николаевской дорогѣ не было ни одного инженера, не только знакомаго съ постройками желѣзныхъ дорогъ, но и видавшаго ихъ, кромѣ игрушки—Царскосельской дороги. А какъ построена Николаевская дорога?—Извѣстно всему свѣту. Этотъ фактъ доказываетъ и силу учителя, а равно, какъ было уже сказано выше, основательное образованіе инженеровъ, дававшееся до того времени въ институтѣ Путей Сообщенія.

Система управленія Мельниковымъ отличалась полнымъ отсутствіемъ формализма, бюрократизма и педантизма. Производители работъ были абсолютно избавлены отъ переписки, а потому могли вполнѣ отдаваться своему дѣлу. Единственная письменная обязанность производителя работъ заключалась въ написаніи, разъ въ мѣсяцъ, одного неизбѣжнаго рапорта: «деньги на жалованье или «разъѣзды, присланныя при такомъ то предпи-«саніи, полученыи на приходъ такою-то статью-«ею въ книгу записаны». Мельниковъ очень часто объѣзжалъ работы, входилъ самъ во все и на мѣстѣ давалъ разрѣшенія. Но изъ этого не слѣдуетъ, что онъ стѣснялъ иниціативу производителей работъ; напротивъ, онъ всячески поощрялъ въ нихъ иниціативу и радовался, когда они придумывали что-нибудь новенькое, или дѣлали въ проектахъ какое-либо измѣненіе къ лучшему. Такимъ образомъ, онъ не только управлялъ работами, но и сознательно готовилъ людей къ самостоятельной дѣятельности.

Всѣ подчиненные не только любили и искренно уважали Мельникова, но, можно сказать, питали къ нему культъ. Долгое время инженеры жили по деревнямъ въ крестьянскихъ избахъ, въ глуши, нерѣдко, среди лѣсовъ или болотъ и безъвыѣздно проводили тамъ годы. Мельниковъ сильно вліялъ на поддержаніе духа и на поднятіе нравственной стороны своихъ подчиненныхъ. Его посѣщенія работъ были, въ полномъ смыслѣ слова, праздниками для инженеровъ. Онъ проводилъ по нѣскольку дней вмѣстѣ со всѣми въ избѣ. Зачастую всѣ спали въ повалку на полу, на сѣнѣ или соломѣ,—покрытыхъ чѣмъ Богъ послалъ. Нетребовательность Мельникова въ отношеніи собственнаго комфорта была, можно сказать, легендарною; напримѣръ, несмотря на свои годы и высокое занимаемое имъ въ то время положеніе, онъ не имѣлъ своего экипажа, даже не имѣлъ тарантаса и разъѣзжалъ по работамъ на перекладной телѣжкѣ. Будучи человѣкомъ высоко-образованнымъ, путешествовавшимъ за границей,—что въ то время была большая рѣдкость—и видѣвшимъ многое, его разсказами, во время его посѣщеній, мы заслушивались. Его взгляды были возвышенны, глубоко-нравственны и чисты. Вообще Мельниковъ дѣйствовалъ на своихъ подчиненныхъ обаятельно и его принимали за образецъ, которому всякій хотѣлъ уподобиться.

Дорога была открыта въ концѣ 1851 года; она обошлась дорого, и невѣдующіе люди думали обвинять въ этомъ директоровъ работъ и вообще мѣстныхъ инженеровъ; между тѣмъ, ни тѣ, ни другіе были ни при чемъ: всѣ контракты заключались въ департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, т. е. въ учрежденіи бюрократическомъ и потому безотвѣтственномъ. Упрекали также директоровъ и инженеровъ въ медленности работъ; они и въ этой медленности ни при чемъ. Во-первыхъ, работы производились въ размѣрѣ, сообразномъ съ ассигнуемыми годовыми бюджетами, а въ теченіе 1848 и 1849 годовъ работы были почти совсѣмъ пріостановлены, ибо суммы, которыя были ассигнованы на желѣзную дорогу, были обращены на венгерскую кам-

панію и на другія военныя потребности; во вторыхъ, неисправность многихъ подрядчиковъ,—что̀ замедляло ходъ работъ,—нисколько не зависѣла ни отъ директоровъ работъ, ни вообще отъ мѣстныхъ инженеровъ, ибо хозяйственной системы работъ на Николаевской дорогѣ не было.

По окончаніи Николаевской дороги, Мельниковъ былъ назначенъ начальникомъ изысканій отъ Москвы въ Крымъ съ подлежащими развѣтвленіями. Затѣмъ, по назначеніи главноуправляющимъ Чевкина, преемникомъ котораго явился Мельниковъ лишь въ 1862 году, ему мало приходилось работать собственно по прямой служебной дѣятельности. Въ этотъ промежутокъ времени онъ обратилъ свое вниманіе на развитіе частнаго пароходства по Волгѣ и организовалъ Волго-Донское общество, которое, подъ его главнымъ руководствомъ, построило дорогу между Волгой и Дономъ и положило начало пароходству по Дону. Вмѣстѣ съ тѣмъ, онъ старался своими трудами содѣйствовать учрежденію Общества пароходства и торговли въ Черномъ морѣ для плаванія по немъ и за границу.

Въ 1862 году Мельниковъ былъ назначенъ главноуправляющимъ Путями Сообщенія. Первою его заботою было достигнуть устройства желѣзныхъ дорогъ Правительствомъ; съ большимъ трудомъ онъ достигъ этого и распорядился постройкою дороги отъ Москвы до Курска. Но сферы, симпатизирующія концессіонерамъ и враждебныя постройкѣ дорогъ правительствомъ взяли верхъ; Мельниковъ былъ атакованъ со всѣхъ сторонъ и былъ вынужденъ соглашаться на концессіи лицамъ, не представлявшимъ никакой гарантіи для правительства—ни матеріальной, ни нравственной. Наплывъ въ то время разныхъ учредителей, вылѣзшихъ изъ невѣдомыхъ щелей, можно считать не единицами, а многими десятками; сдѣлана была попытка къ ограниченію этихъ господъ, жаждавшимъ лакомаго кусочка, но и это ограниченіе было обойдено подъ прикрытіемъ земствъ. Я высказалъ большія достоинства и заслуги Мельникова, но справедливость требуетъ сказать, что онъ не былъ устойчиваго харак-

гера; онъ не жаловалъ борьбы и уступалъ большею частью натиску. Этой уступчивости и надо приписать раздачу желѣзныхъ дорогъ въ частныя руки, вопреки его взглядамъ, уничтоженіе извѣстныхъ правъ инженеровъ при ихъ выпускѣ и ограниченіе вообще сферы дѣятельности Министерства Путей Сообщенія отдачею въ другія вѣдомства разныхъ отраслей вѣдѣнія сего министерства, которыя, къ сожалѣнію, по естественной причинѣ, и пришли нынѣ въ полный упадокъ. Мнѣ хорошо извѣстны разсужденія Мельникова въ то время: «Да! ничего не подѣлаешь, надо «уступать; но я утѣшаюсь тѣмъ, что неурядица скоро «должна исчезнуть, ошибки можно впослѣдствіи исправить «и потери со временемъ тоже вознаградятся; но дороги «нужны обширной Россіи, она покроется сѣтью, это главное, и каждая верста построенной желѣзной дороги есть «благо».

И такъ, Мельниковъ блестящимъ образомъ прошелъ курсъ наукъ, былъ однимъ изъ самыхъ образованныхъ людей, съ яснымъ и быстрымъ умомъ, былъ блестящимъ профессоромъ, ученымъ человѣкомъ, первый положилъ начало устройству желѣзныхъ дорогъ, обучилъ для этого множество людей и, будучи министромъ, далъ сильный толчекъ устройству дорогъ, хотя и не тѣмъ способомъ, который былъ бы наилучшимъ. Этимъ человѣкомъ Россія можетъ гордиться, и такого-то крупнаго дѣятеля назвали въ печати—ничтожествомъ. Хорошо было бы для Россіи, если бы въ ней находилось всегда два или три десятка такихъ ничтожествъ.

Я высказалъ сущую правду, по мѣрѣ моихъ силъ, о четырехъ министрахъ, которыхъ зналъ, и въ заключеніе позволю себѣ поставить читателю вопросъ: были-ли эти четыре министра, предшествующіе генералъ-адъютанту Посьету, дезорганизаторами?

Для полноты, упомяну здѣсь и о прежнихъ главныхъ начальникахъ вѣдомства Путей Сообщенія. Первымъ главнымъ директоромъ Путей Сообщенія былъ Его Императорское Высочество Принцъ Георгій Ольденбургскій. Онъ и

положилъ основу организаціи, какъ всего вѣдомства, такъ и института. Къ сожалѣнію всѣхъ, онъ управлялъ вѣдомствомъ только три года. Въ 1812 году онъ былъ призванъ Императоромъ въ армію и въ томъ же году скончался. Послѣ него главнымъ директоромъ былъ иностранный инженеръ Деволантъ, человѣкъ достойный и извѣстный, но, по старости лѣтъ, не оставившій по себѣ выдающагося слѣда. Впрочемъ, съ самаго начала организаціи вѣдомства душою его былъ,—личность знаменитая, съ обширными познаніями и опытностью—французскій инженеръ генералъ-лейтенантъ Бетанкуръ, который и былъ назначенъ главнымъ директоромъ вѣдомства Путей Сообщенія на мѣсто Деволанта. Бетанкуръ былъ олицетвореніемъ сильнаго организаторскаго таланта. Императоръ Александръ I такъ уважалъ Бетанкура,—который былъ при Деволантѣ инспекторомъ института,—что не подчинилъ въ это время Бетанкура послѣднему, а пожелалъ быть самъ непосредственымъ главою института, и Бетанкуръ, будучи еще инспекторомъ этого заведенія, дѣлалъ доклады непосредственно Государю. Бетанкуръ, сначала, какъ инспекторъ института, а потомъ какъ главный директоръ всего вѣдомства Путей Сообщенія сильно поднялъ оба эти учрежденія. Назначенный послѣ него главноуправляющимъ Его Королевское Высочество Герцогъ Александръ Виртембергскій съ любовью поддержалъ вѣдомство на его высотѣ и усилилъ преподаваніе въ институтѣ при назначенномъ имъ директорѣ этого заведенія, знаменитомъ математикѣ Базенѣ. Съ удаленіемъ послѣдняго по болѣзни, институтъ не упалъ, а продолжалъ развиваться уже во времена графа Толя, при директорѣ Потье, а потомъ, при бывшихъ воспитанникахъ института, директорѣ генералъ-лейтенантѣ Готманѣ и инспекторѣ генералъ-маіорѣ Севастьяновѣ, благороднѣйшіе и возвышенные взгляды которыхъ давали тонъ всему заведенію.

В. А. Панаевъ.

ПОГАШЕНО

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА РСФСР 19 г.

Цѣна 60 коп.